Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8733**

17. Wahlperiode 27. 02. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Dr. Kirsten Tackmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/8505 –

Kosten der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Immer weniger Menschen haben Verständnis dafür, dass beim Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen relativ strenge Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) gelten, wohingegen Menschen, die an bestehenden Strecken wohnen, auf die freiwilligen Lärmsanierungsprogramme des Bundes angewiesen sind, für die zudem Auslösewerte maßgeblich sind, die z. T. deutlich über den vergleichbaren Grenzwerten der 16. BImSchV liegen (so die Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein, IG BOHR in ihrer Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 14. Dezember 2011, Ausschussdrucksache 17(15)304-B).

Im ersten Nationalen Verkehrslärmschutzpaket vom 2. Februar 2007 wies die Bundesregierung auf die Differenz zwischen den Lärmgrenzwerten bei Neu- und Ausbau einerseits sowie bei der Lärmsanierung andererseits hin. Darin wurden für eine Angleichung der (damals noch um 3 dB(A) höheren) Auslösewerte an die Werte der 16. BImSchV Kosten in Höhe von 100 Mio. Euro im Jahr allein für die Lärmsanierung an Autobahnen genannt. In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom Mai 2009 (Bundestagsdrucksache 16/12971) wurden für Autobahnen und Bundesstraßen Kosten in Höhe von 200 Mio. Euro im Jahr über 20 Jahre hinweg genannt, insgesamt wären das also ca. 4 Mrd. Euro.

Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom August 2009 wurde die – im Bundeshaushalt 2010 vollzogene – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) angekündigt und dazu ausgeführt:

„Die entsprechenden Investitionen von bis zu 1,5 Milliarden Euro sollen möglichst bis zum Jahr 2020 realisiert werden."

Allerdings hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrer schriftlichen Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 14. Dezember 2011 (Ausschussdrucksache 17(15)304-C) zutreffend ausgeführt, dass für die Lärm-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Februar 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sanierung an Autobahnen und Bundesstraßen im Jahr 2012 nur etwa 50 Mio. Euro zur Verfügung stehen. Ferner führte die BASt aus, dass „in den nächsten Jahren die Auftragsverwaltungen die auf Basis der neuen Auslösewerte möglichen Maßnahmen planen und umsetzen“ müssen, obwohl diese Werte bereits seit knapp zwei Jahren gelten.

Für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erfolgte in den beiden Verkehrslärmschutzpaketen hingegen weder eine Ankündigung einer Senkung von Grenzwerten oder der Auslösewerte für die bislang freiwillige Lärmsanierung, noch gab es entsprechende Anpassungen. Es wurde lediglich im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP im Herbst 2009 eine schrittweise Abschaffung des Schienenbonus angekündigt, die auch höhere Lärmschutzanforderungen sowohl beim Neu- und Ausbau von Schienenwegen (16. BImSchV) als auch bei der Lärmsanierung zur Folge hätten. In der Presse wurde im Herbst 2011 über konkrete Vorschläge der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen dazu berichtet.

Auf Basis der bestehenden Rechtslage führte die Bundesregierung im Verkehrslärmschutzpaket I aus: „Die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung prognostiziert einen Gesamtbedarf von rund 2,5 Mrd. €.“

Bei allen angegeben Gesamtkosten ist allerdings unklar, auf Basis welcher Studien, Erfahrungswerte und zu Grunde liegender Annahmen diese ermittelt wurden. Von daher erscheint es möglich, dass sich durch leisere Fahrzeuge und Fahrbahnen/Gleise ein Teil der Kosten für das Absenken von Grenzwerten und Auslösewerten einsparen ließe.

Bundesfernstraßen

1. Trifft die Angabe aus dem Verkehrslärmschutzpaket I zu, dass die Angleichung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen an die Werte der 16. BImSchV Ausgaben von etwa 4 Mrd. Euro zur Folge hätten, um die flächendeckende Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten (Begründung), und wenn nein, welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung heute dafür?

Bei Angleichung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen an die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung stiege der Mittelbedarf für die Lärmsanierung auf etwa 3,9 Mrd. Euro.

2. Trifft die Angabe aus dem Verkehrslärmschutzpaket II zu, dass die Absenkung der Auslösewerte um jeweils 3 dB(A) für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen Ausgaben von etwa 1,5 Mrd. Euro zur Folge hätten, um die flächendeckende Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten (Begründung), und wenn nein, welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung heute dafür?

Die Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A) im Jahr 2010 hat den Mittelbedarf von etwa 0,6 Mrd. Euro auf etwa 1,3 Mrd. Euro erhöht.

3. Reichen die derzeit für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen zur Verfügung stehenden 50 Mio. Euro pro Jahr aus, um innerhalb von 20 Jahren, die zur Einhaltung der abgesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erforderlichen Investitionen zu tätigen?

Die Frage bezieht sich auf künftige Entscheidungen des Haushaltsgesetzgebers, auf die die Bundesregierung keinen Einfluss hat und über die die Bundesregierung auch nicht spekuliert.

4. Durch welche Untersuchungen oder auf Basis welcher Erfahrungswerte wurden die in Frage 1 und 2 genannten Kosten jeweils ermittelt?

Die Kostenabschätzung erfolgte im Rahmen einer Studie durch ein externes Ingenieurbüro.

5. Welche Ausgaben für welche Maßnahmen wurden dabei jeweils zu Grunde gelegt?

Es wurden Ausgaben für aktive und passive Schutzmaßnahmen berücksichtigt.

6. Wurden bei der Kostenermittlung ausschließlich Kosten für bauliche Maßnahmen, also den Bau von Lärmschutzwänden, -wällen etc. und den Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen zu Grunde gelegt?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, welche weiteren Faktoren und/oder Maßnahmen wurden darüber hinaus berücksichtigt?

Es wurden ausschließlich investive Kosten berücksichtigt. Der oben genannten Studie lag die Aufgabenstellung zu Grunde, die Kosten für den Straßenbaulastträger zu ermitteln.

7. Wurde bei der Kostenermittlung eine künftig mögliche Reduzierung der insgesamt von den Fahrzeugmotoren ausgehenden Lärmemissionen zu Grunde gelegt?

   Wenn ja, in welcher Form?

   Wenn nein, warum nicht?

Nein. Eine eventuelle Reduzierung konnte nicht prognostiziert werden.

8. Wurde bei der Kostenermittlung eine künftig mögliche Reduzierung der insgesamt von den Reifen ausgehenden Lärmemissionen zu Grunde gelegt, insbesondere vor dem Hintergrund der EU-rechtlich geforderten leiseren Reifen?

   Wenn ja, in welcher Form?

   Wenn nein, warum nicht?

Nein. Eine eventuelle Reduzierung konnte nicht prognostiziert werden.

9. Wurden bei der Kostenermittlung lärmmindernde Fahrbahnbeläge berücksichtigt?

   Wenn ja, in welcher Form?

   Wenn nein, warum nicht?

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge wurden berücksichtigt, da sie Bestandteil jeder Lärmschutzmaßnahme sind.

10. Wurden bei der Kostenermittlung künftig mögliche Veränderungen bei den Kosten für Lärmschutzwände und -wälle, beispielsweise durch integrierte Photovoltaikanlagen, berücksichtigt?

    Wenn ja, in welcher Form?

    Wenn nein, warum nicht?

Kostenveränderungen durch Einflüsse wie Fotovoltaik konnten nicht prognostiziert werden.

11. Hat die Bundesregierung schon einmal die lärmmindernde Wirkung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen untersucht?

    Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

    Wenn nein, warum nicht, und liegen ihr Erkenntnisse anderer vor?

Zu Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf den Geräuschpegel im Straßenverkehr liegen eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes sowie Berechnungen auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vor. Die mit einer Geschwindigkeitsreduzierung z. B. von 130 km/h auf 100 km/h einhergehende Geräuschpegelminderung ist als eher gering einzuschätzen. Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen ist nicht beabsichtigt.

12. Wieso haben die Auftragsverwaltungen die Planungen zur Umsetzung der Anforderungen, die sich aus den abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung ergeben, noch nicht in Angriff genommen?

Die Auftragsverwaltungen planen, bauen und unterhalten die Bundesfernstraßen gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes als selbständige Aufgabe. Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über den aktuellen Planungsstand für Lärmsanierungsmaßnahmen in den einzelnen Bundesländern.

13. In welchen Ländern bzw. durch welche Auftragsverwaltungen wurden bislang welche Maßnahmen an welchen Bundesfernstraßen zur Umsetzung der Anforderungen, die sich aus den abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung ergeben, identifiziert?

    Wann ist jeweils die Umsetzung geplant?

Dies ist der Bundesregierung nicht bekannt (siehe Antwort zu Frage 12).

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

14. Auf Basis welcher Studien oder sonstiger Erkenntnisse nennt die Bundesregierung im Verkehrslärmschutzpaket I die Kosten von 2,5 Mrd. Euro für den gesamten Lärmschutz?

15. Welche Ausgaben für welche Maßnahmen liegen der Angabe im Verkehrslärmschutzpaket I zu Grunde, dass der gesamte Lärmschutz etwa 2,5 Mrd. Euro kostet?

    Bezog sich diese Angabe ausschließlich auf die Lärmsanierung, und wenn nein, was beinhaltete sie darüber hinaus?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angabe bezieht sich auf die Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, die den gesamten Mittelbedarf für die Lärmsanierung auf Grundlage bereits durchgeführter Lärmsanierungsmaßnahmen und auf Basis der Angaben der DB Netz AG hochrechnet. Die durchgeführten Maßnahmen umfassen aktive Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände und passive Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzfenster.

16. Trifft die Angabe in der „DIE WELT“ vom 13. Dezember 2011 zu, nach der die Deutsche Bahn AG „pro Gleiskilometer im Durschnitt eine Million Euro für den vorgeschriebenen Lärmschutz“ aufzuwenden habe, und wenn ja,
    - bezieht sich diese Angabe auf den Neu- und/oder Ausbau von Schienenstrecken;
    - für welche Maßnahmen genau fallen diese Kosten an;
    - auf Basis des Baus wie vieler Streckenkilometer wurden diese Kosten berechnet?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, mit welchen Eingangsgrößen im oben genannten Artikel gerechnet wurde und ob die Rechnung sich auf Lärmvorsorge bei Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur bezieht.

17. Hat die Bundesregierung bereits einen Vergleich der volkswirtschaftlichen Kosten im Verhältnis zur Wirkung verschiedener Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm durchgeführt?

    Wenn ja, wann, und mit welchen Ergebnissen?

    Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung eine solche Untersuchung (Begründung)?

Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen bemessen sich jeweils nach den Anforderungen der Grenzwerte sowie den Maßgaben der einschlägigen Förderrichtlinie. Der Bundeshaushaltsordnung entsprechend ist dabei eine sparsame Ausführung anzustreben, die den notwendigen Schutzumfang mit einer effizienten Maßnahmenkombination erzielt.

18. Hat die Bundesregierung bereits einen Vergleich der für den Bund entstehenden Kosten im Verhältnis zur Wirkung verschiedener Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm durchgeführt?

    Wenn ja, wann, und mit welchen Ergebnissen?

    Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung eine solche Untersuchung (Begründung)?

Mit Hilfe der im Konjunkturpaket II vonseiten des Bundes bereitgestellten Mittel erprobt die Deutsche Bahn AG derzeit in 88 Einzelprojekten innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz. Die abschließende Auswertung der Erprobung wird für Mitte 2012 erwartet.

19. Welche durchschnittlichen Kostensteigerungen (in Prozent) erwartet die Bundesregierung bei einer Abschaffung des Schienenbonus

    a) beim Neubau und

    b) beim Ausbau

    eines Schienenweges?

20. Welche zusätzlichen Kosten würde nach aktuellem Stand die Abschaffung des Schienenbonus für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken zur Folge haben?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Lärmvorsorgemaßnahmen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemäß den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegt. Dementsprechend schwankt der Anteil an den Gesamtkosten der Lärmvorsorge eines Vorhabens je nach den vorgefundenen Bedingungen bzw. Betroffenheiten. Eine Angabe einer pauschalen Kostensteigerung (in Prozent) für Neu- und Ausbau ist nicht möglich. Es ist davon auszugehen, dass mit den verfügbaren Schieneninvestitionsmitteln bei einer Abschaffung des Schienenbonus eine Reihe von Bedarfsplanprojekten nicht mehr, wie vorgesehen, realisiert werden könnte.

Bei Abschaffung des Schienenbonus erhöht sich der Gesamtbedarf an Maßnahmen zur Lärmsanierung an den bestehenden Schienenwegen. Der zusätzliche Mittelbedarf hierfür wird nach heutigen Kosten auf überschlägig 1,2 Mrd. Euro geschätzt.

21. Welche Kosten für die Lärmsanierung bestehender Schienenstrecken würden nach aktuellem Stand anfallen, wenn die Werte der 16. BImSchV ohne Berücksichtigung des Schienenbonus auf bestehende Schienenstrecken ausgeweitet werden würden?

Die Lärmschutzplanung bezüglich der Werte der 16. BImSchV wird bei Neu- und Ausbauvorhaben durch eine integrierte Planung des Schienenweges sowohl bezüglich der Trassierung und Gleislage als auch durch konstruktive Berücksichtigung z. B. von Stütz- und Lärmschutzwänden ermöglicht. Eine Lärmschutzplanung auf dieser Grundlage hätte bei der Lärmsanierung umfangreiche Umbauten am Schienenweg selbst zur Folge. Die Kosten der Lärmsanierung würden sich deutlich erhöhen.

22. Auf welche Kosten für welche Maßnahmen stützen sich die Angaben zu den Fragen 19 bis 21?

23. Verfügt die Bundesregierung hierzu über eigene Erkenntnisse, und wenn ja, welche sind das?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant das Budget für Schienenwegeinvestitionen auf Basis eines mehrstufigen Prozesses, der alle Planungsphasen von der Bedarfsplanung bis zur Ausführungsplanung umfasst. Dazu übermittelt die DB Netz AG die notwendigen Planungsgrundlagen und Angaben.

24. Welche Annahmen zum Wagenbestand und der Ausstattung mit welchen Bremsen von Güterwagen liegen den in den Fragen 19 bis 21 genannten Angaben zu Grunde?

Den Antworten zu den Fragen 19 bis 21 wurde die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) mit den dort vorgesehenen Parametern zugrunde gelegt.

25. Um wie viel würden die Kosten sinken, wenn alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit lärmarmen Bremsen (K-Sohle oder LL-Sohle) ausgestattet wären?

Bei Strecken, bei denen die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr dominiert wird, kann bei gleichbleibenden Anforderungen an den Immissionsschutz langfristig eine nennenswerte Einsparung bei infrastrukturseitigen Lärmschutzinvestitionen erwartet werden.

26. In welchen Staaten ist die LL-Sohle bzw. sind vergleichbare Techniken bereits für den Regelbetrieb zugelassen?

Der Anwendung von LL-Sohlen an Güterwagen des internationalen Verkehrs hat der internationale Eisenbahnverband UIC im Jahr 2005 zugestimmt. Die Gültigkeit der Entscheidung wurde zunächst befristet und zuletzt bis zum 30. Juli 2012 verlängert.

Über die Zulassung von LL-Sohlen im Regelbetrieb in anderen Staaten liegen dem Eisenbahn-Bundesamt keine Erkenntnisse vor. Ausgewählte mit LL-Sohlen ausgestattete Fahrzeuge werden zurzeit im europäischen Projekt Europe-Train erprobt.

27. Wann wird in Deutschland der Testbetrieb der LL-Sohle voraussichtlich abgeschlossen sein?

Erkenntnisse aus den Versuchen mit dem Europe-Train wird es bereits Anfang des kommenden Jahres geben. Für das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geführte Projekt Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen (LäGiV) werden voraussichtlich 2014 Ergebnisse vorliegen.

28. Gibt es bereits Untersuchungen zur Emission von Luftschadstoffen aus den neuen Bremsmaterialien (insbesondere K- und LL-Sohle)?

    Wenn nein, ist eine solche geplant (Begründung)?

    Wenn ja, von wem und von wann ist diese, und welche Kernaussagen hatte diese?

Nach Kenntnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegt seit 2011 der Entwurf einer Studie zur Unbedenklichkeit von Bremsbelägen durch Rail System DB Environment Management im Auftrag der UIC vor, der noch nicht zur Veröffentlichung freigegeben wurde. Untersucht wurde, welchen Einfluss der Umgang mit Verbundstoff-Bremssohlen an verschiedenen Orten hat, wie z. B. am Arbeitsplatz, in Wohnungen an einer Bahnstrecke oder im Zug.

29. Welche Annahmen zum Besonders überwachten Gleis (BüG) liegen den in den Fragen 19 bis 21 genannten Angaben zu Grunde, bei Berücksichtigung von

    a) Scheibenbremsen,

    b) Graugussklotzbremsen?

Nach derzeitiger Schall 03 ist das BüG mit einem Gleispflegeabschlag von 3 dB unabhängig von der Fahrzeugart nachgewiesen und anerkannt.

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das BüG nur dann zu einer Minderung der Lärmschutzauflagen führen darf, wenn das tatsächliche Schleifen gewährleistet ist (Begründung)?

Das Schleifen ist bei Überschreiten der Eingriffsschwelle unverzüglich durchzuführen und zwingende Voraussetzung für die Wirksamkeit des BüG.

31. Sieht die Bundesregierung die ausreichende Kontrolle des BüG gewährleistet?

Im Rahmen der Vollzugskontrolle überwacht das EBA das BüG als Lärmvorsorgemaßnahme.

32. Über wie viele Mess- und Schleifzüge verfügt die Deutsche Bahn AG, und hält die Bundesregierung diese Anzahl für ausreichend, um die Regelmäßigkeit des Schleifens zu gewährleisten?

Diese Frage kann nur der Fahrzeugbetreiber/Fahrzeughalter selbst beantworten. Dem BMVBS liegen darüber keine belastbaren Zahlen vor.

33. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 Verstöße gegen die Auflagen zur Durchführung von Messfahrten zur Kontrolle des BüG festgestellt?

Die Schallmesswagenfahrten wurden regelmäßig im erforderlichen Umfang durchgeführt und die Ergebnisse dem Eisenbahn-Bundesamt zeitgerecht vorgelegt.

34. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 Verstöße gegen die Auflagen zum Schleifen festgestellt?

Es sind acht Verstöße festgestellt worden.

35. Wie oft wurden in den Jahren 2010 und 2011 bei Messfahrten Überschreitungen bei Strecken mit BüG um mehr als 3 dB(A) festgestellt?

Die Frage kann aufgrund der Systematik des Messverfahrens nicht mit einer Zahl beantwortet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt eine Systemprüfung der Messberichte vor. Die Messberichte können aus den verschiedensten Gründen Überschreitungen aufweisen. Das bedeutet, dass unabhängig von einzelnen Überschreitungen der Streckenzustand insgesamt und die jeweiligen Messabschnitte als Ganzes in den Blick genommen werden.

36. Welche Maßnahmen oder Sanktionen wurden infolge der auf die in den Fragen 33 bis 35 festgestellten Verstöße ergriffen bzw. verhängt?

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die DB Netz AG zu den Verstößen befragt oder förmlich angehört. Die Ursachen wurden festgestellt und kurzfristig Abhilfe geschaffen. Sanktionen mussten nicht ergriffen werden.

37. Wie oft wurden auf Grund der Überschreitung der Lärmemissionen Langsamfahrstellen angeordnet (bitte absolute Anzahl und Prozent von den Überschreitungen insgesamt angeben)?

Keine.

38. Wie bewertet die Bundesregierung eine Untersuchung des Umweltbundesamtes, wonach das BüG auf Strecken mit hohem Güterverkehrsaufkommen eine lärmmindernde Wirkung von nur 1,4 statt 3 dB(A) habe (www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/2392.htm)?

Nach der geltenden und höchstrichterlich anerkannten Verfügungslage wird nicht nach Zugarten differenziert. Es ist also ein Abzug von 3 dB(A) bei BüG-Abschnitten vorzunehmen. Möglicher Änderungsbedarf ist durch den Verordnungsgeber zu prüfen.

39. Warum wird in Planfeststellungsverfahren trotz der Ergebnisse dieser Untersuchung regelmäßig auch bei überwiegend von Güterzügen befahrenen Strecken ein Abzug von 3 dB(A) vorgenommen?

Auf die Antwort zu Frage 38 wird verwiesen.

40. Hat die Bundesregierung schon einmal die lärmmindernde Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf Schienenstrecken untersucht?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht, und liegen ihr Erkenntnisse anderer dazu vor?

41. Hält die Bundesregierung die Näherungsformel zur rechnerischen Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeiten für wissenschaftlich belegt (Begründung)?

Die Fragen 40 und 41 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Berücksichtigung des Geschwindigkeitseinflusses auf den Beurteilungspegel gibt die Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Auskunft. Die Berechnungskomponenten der Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung wurden auf Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen und unter Mitwirkung externer Wissenschaftler erarbeitet.

42. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, analog zum Straßenverkehr auch für Schienenwege die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuführen (Begründung)?

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit auf einer Strecke ist abhängig von der Gestaltung der Infrastruktur und dem technischen Vermögen des Zuges. Grundlage für die Bewertung des erforderlichen Lärmschutzes ist die jeweilige Verkehrsprognose aus der Bundesverkehrswegeplanung, bzw. den Angaben der Aufgabenträger. Auf dieser Grundlage erfolgt in der Planfeststellung eine Entscheidung zur Zulässigkeit der Baumaßnahme und zu den erforderlichen Schutzauflagen. Für eine zusätzliche Beschränkung des Vorhabenträgers z. B. durch Festlegung des Betriebsprogramms und der Beschränkung der Geschwindigkeit der Züge besteht keine Rechtsgrundlage. Neben Einbußen in der Verkehrsqualität (Fahrzeitverlängerungen) könnten Geschwindigkeitsbeschränkun-

gen auch Kapazitätsverluste der Strecken zur Folge haben. Die Bundesregierung hat in der Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Bundestagsdrucksache 17/8364) zugesagt zu prüfen, ob im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen eine Anordnungsbefugnis zum Schutz der Umwelt geschaffen werden sollte. Im Bereich des Lärmschutzes sind im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des BMVBS bereits ordnungspolitische Maßnahmen perspektivisch angedacht.

43. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag die im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Verkehrslärmschutz (Ausschussdrucksache 17(15)306) angekündigte „Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung“ vorlegen?

Die Abstimmung mit den beteiligten Ressorts und dem Bundesrechnungshof ist noch im Gange. Davon unbeschadet läuft die operative Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms auf haushaltsrechtlicher Grundlage weiter.

44. Gibt es außer der bereits bewilligten Umrüstung von 1 250 Güterwagen mittlerweile weitere Anträge an das „Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr“, und wenn ja, von wem, und sind diese bereits bewilligt (worden)?

    Wenn ja, wann?

Nein.

45. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB ProjektBau GmbH bereits in die Lärmsanierung aufgenommene Abschnitte (z. B. von Kenzingen bis Offenburg) mit Verweis auf den Aus- und Neubau der Rheintalbahn schon jahrelang zurückstellt, obwohl dies gegen § 6 Absatz 3 der geltenden Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes verstößt, weil die vorrangige Lärmvorsorge erst in 5 bis 10 Jahren oder noch später greifen wird?

    Welchen Zeitpunkt versteht die Bundesregierung unter dem in der Förderrichtlinie verwendeten Begriff „Realisierungshorizont“, die Fertigstellung der die Lärmvorsorge auslösenden Baumaßnahme oder deren Beginn?

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke Karlsruhe–Basel werden Maßnahmen zur Lärmvorsorge umgesetzt. Die Planfeststellungsverfahren sind im gesamten Streckenverlauf mit einer konkreten Realisierungsabsicht eingeleitet. Sobald eine Entscheidung über die Trassenführung des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn auf den in Diskussion befindlichen Streckenabschnitten im Bereich Offenburg–Kenzingen gefallen ist, können die unter die Lärmsanierung fallenden Streckenabschnitte definiert werden. Die so festgestellten, nicht von Baumaßnahmen im Rahmen der Bedarfsplanmaßnahme berührten Abschnitte der Bestandsstrecke der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Weil am Rhein würden dann im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf Basis der „Lärmsanierungsrichtlinie“ saniert werden. Entsprechend sind bereits Lärmsanierungsmaßnahmen an der Altstrecke zwischen Kenzingen und Buggingen realisiert worden, bzw. in Planung oder Baudurchführung.

46. Hat das Bundesverkehrsministerium Dienstaufsicht über die (Abteilung Lärmsanierung der) DB ProjektBau GmbH, und wenn nein, wer hat die Dienstaufsicht?

Die DB Netz AG nimmt die Bauherrenfunktion für ihre Anlagen in eigener unternehmerischer Verantwortung wahr und bedient sich zu diesem Zweck mit konkreten Planungsaufträgen der DB ProjektBau GmbH. Unbeschadet bleibt die Antrags- und Verwendungsprüfung des Eisenbahn-Bundesamtes bei Finanzierungsanträgen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333